EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 10. 2018
COM(2018) 698 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

O vykonavaní nariadenia (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a smernice 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, v rokoch 2015 - 2016

{SWD(2018) 439 final}

I. Úvod

Táto správa poskytuje prehľad o vykonávaní pravidiel EÚ v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy v členských štátoch v období od 1. januára 2015 do 31. decembra 2016. Zároveň sa v nej zdôrazňujú kľúčové výzvy pri presadzovaní a uplatňovaní príslušných právnych ustanovení, ktoré sú stanovené v týchto štyroch legislatívnych aktoch:

1. v nariadení (ES) č. 561/2006[1] (známe tiež ako „**nariadenie o čase jazdy**“) sa stanovujú minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku.

2. v smernici 2002/15/ES[2] (známa aj ako **smernica o pracovnom čase v cestnej doprave**), ktorou sa stanovujú pravidlá organizácie pracovného času mobilných pracovníkov. Stanovujú sa v nej požiadavky týkajúce sa maximálneho týždenného pracovného času, minimálnych prestávok v práci a práce v noci. Týka sa vodičov, na ktorých sa vzťahuje rozsah pôsobnosti nariadenia o čase jazdy;

3. v smernici 2006/22/ES[3] (známa aj ako **smernica o presadzovaní**), ktorá stanovuje minimálne úrovne cestných kontrol a kontrol v prevádzkových priestoroch dopravných podnikov na overenie súladu s ustanoveniami nariadenia o čase jazdy;

4. v nariadení (EÚ) č. 165/2014[4] (známe aj ako **nariadenie o tachografoch**), v ktorom sa stanovujú požiadavky na inštaláciu a používanie tachografov vo vozidlách v rozsahu pôsobnosti nariadenia o čase jazdy.

Táto správa, ktorá vychádza z článku 17 nariadenia o čase jazdy a článku 13 smernice o pracovnom čase v cestnej doprave[5], obsahuje kvantitatívne a kvalitatívne údaje o kontrolách vykonávaných na cestách a v priestoroch podnikov, ako aj o zistených porušeniach predpisov. Uvádza sa v nej tiež, ako sa využívajú výnimky stanovené v článku 13 nariadenia

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 36).

[4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

[5] V článku 17 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa od členských štátov vyžaduje, aby Komisii každé dva roky oznamovali potrebné informácie, ktoré jej umožnia vypracovať správu o uplatňovaní uvedeného nariadenia a o vývoji v predmetných oblastiach. V článku 13 smernice 2002/15/ES sa stanovuje, že členské štáty by mali Komisii podávať správy o vykonávaní tejto smernice, v ktorých uvedú aj stanoviská sociálnych partnerov. Správy uvedené v smernici 2002/15/ES a nariadení (ES) č. 561/2006 sa môžu predkladať v jednom spoločnom dokumente, keďže oba tieto legislatívne akty sa vzťahujú na rovnaké dvojročné obdobie pre podávanie správ a pravidlá pre profesionálnych vodičov, ktoré sú v nich stanovené, sa navzájom dopĺňajú.

(ES) č. 561/2006[6]. A napokon obsahuje kvalitatívne informácie o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave. Pracovný dokument útvarov Komisie dopĺňa správu Komisie dodatočnými informáciami o sankciách, spolupráci medzi členskými štátmi, pripomienkach orgánov presadzovania práva a ďalších podrobnejších štatistikách. Správa je rozdelená do štyroch oddielov: V oddiele I sa poskytuje prehľad o kvalite a včasnosti predkladania údajov jednotlivých štátov. Oddiel II obsahuje analýzu údajov o kontrolách a porušeniach predpisov, ktoré poskytli jednotlivé štáty, a oddiel III poskytuje opisný prehľad o tom, akým spôsobom členské štáty vykonali smernicu 2002/15/ES. Napokon v oddiele IV sa uvádzajú hlavné závery tejto správy.

Predkladanie údajov

Vnútroštátne správy o vykonávaní ustanovení smernice 2002/15/ES a nariadenia (ES) č. 561/2006 sa musia predkladať prostredníctvom revidovaného štandardného formulára stanoveného vo vykonávacom rozhodnutí Komisie z 30. Marca 2017[7].

Všetky členské štáty predložili svoje vnútroštátne údaje, hoci mnohé tak neurobili načas. Z hľadiska požiadaviek nariadenia (ES) č. 561/2006 sa kvalita údajov naďalej zlepšuje. Takmer všetky členské štáty[8] poskytli požadované členenie podrobných štatistických údajov o kontrolách dodržiavania predpisov vykonaných na cestách a v priestoroch podnikov. Pokiaľ ide o informácie o sankciách, medzinárodnej spolupráci, zmenách vnútroštátnych zákonov alebo vyvodené závery, napriek pokroku je stále ešte čo zlepšovať.

Členské štáty okrem toho Komisiu informovali o udelených vnútroštátnych výnimkách z uplatňovania ustanovení o časoch jazdy, prestávkach a časoch odpočinku v súlade s článkom 13 nariadenia (ES) č. 561/2006. Aktualizovaný zoznam výnimiek je súčasťou sprievodného dokumentu a je dostupný na webovom sídle Komisie[9].

Pokiaľ ide o informácie o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave, nie všetky členské štáty predložili takéto informácie[10] a len niekoľko členských štátov poskytlo štatistické údaje o kontrolách a ich výsledkoch[11]. Mnoho členských štátov s cieľom vysvetliť nedostatok poskytnutých informácií uviedlo, že počas vykazovaného obdobia nenastali žiadne zmeny týkajúce sa ich vnútroštátnych právnych predpisov. Celkovo poskytli členské štáty veľmi málo aktualizovaných kvantitatívnych údajov, čo posúdenie sťažuje. Preto, aby sa v správe splnili požiadavky stanovené v článku 17 nariadenia o čase jazdy, Komisia trvá na tom, že pre ďalšie vykazované obdobie by sa mali poskytnúť rozsiahlejšie kvalitatívne a kvantitatívne údaje týkajúce sa vykonávania smernice 2002/15/ES a jej presadzovania.

[6] Pozri oddiel 14 sprievodného pracovného dokumentu útvarov Komisie.
[7] COM(2017) 1927 final.
[8] S výnimkou Dánska, ktoré neposkytlo podrobné údaje o cestných kontrolách, najmä o vozidlách zastavených podľa typu a krajiny evidencie alebo o tachografoch, ako aj podrobnosti o zistených porušeniach predpisov. Dánske orgány informovali Komisiu, že podrobné informácie budú poskytovať od januára 2017.
[9] K dispozícii na adrese: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf
[10] Belgicko, Grécko, Holandsko, Chorvátsko, Maďarsko, Lotyšsko a Španielsko neposkytli žiadne správy.
[11] Kvantitatívne údaje poskytli Cyprus, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Luxembursko, Poľsko a Rakúsko.

II. Vykonávanie nariadenia (ES) č. 561/2006 v EÚ

1. Kontroly

Článkom 2 smernice 2006/22/ES sa od členských štátov vyžaduje, aby zorganizovali systém vhodných a pravidelných cestných kontrol, ako aj kontrol v priestoroch podnikov všetkých kategórií dopravy. Tieto kontroly by mali každý rok obsiahnuť veľkú a reprezentatívnu vzorku mobilných pracovníkov, vodičov, dopravných podnikov a vozidiel. V uvedenom článku sa takisto stanovuje, aby minimálny počet kontrol, ktoré sa majú vykonať, zahŕňal aspoň 3 % dní odpracovaných vodičmi [12] vozidiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.

Z vnútroštátnych údajov predložených Komisii vyplýva, že celkový počet pracovných dní[13] skontrolovaných v EÚ klesol približne o 12,8 %, čo znamená pokles zo 151 miliónov na 131,7 milióna skontrolovaných pracovných dní. V porovnaní s poklesom o 4,8 % medzi predchádzajúcimi obdobiami vykazovania 2011 – 2012 a 2013 – 2014 ide o výraznejší pokles. Pri pohľade na vnútroštátne údaje sa však zdá, že tento pokles možno vysvetliť najmä poklesom skontrolovaných pracovných dní v troch členských štátoch[14]. Ďalšie podrobnosti možno nájsť v sprievodnej správe.

Ako je znázornené na obrázku 1, **celkový priemer skontrolovaných pracovných dní v EÚ je 6,3 %** (v rokoch 2013 – 2014 to bolo 7 %), čo je dvakrát viac ako sa požaduje v smernici.

Väčšina členských štátov skontrolovala viac pracovných dní, ako je minimum požadované smernicou. Napriek tomu však tri členské štáty nesplnili prahovú hodnotu 3 %, konkrétne Grécko, Holandsko a Malta. Zatiaľ čo Malta a Holandsko [15] boli mierne pod prahovou hodnotou, počet skontrolovaných pracovných dní, ktorý uviedlo Grécko, bol výrazne pod prahovou hodnotou a v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi naďalej klesá. Komisia bude pokračovať v monitorovaní vývoja v týchto členských štátoch a podnikne kroky na zabezpečenie správneho uplatňovania smernice 2006/22/ES, pričom začne od najvážnejších prípadov.

V článku 2 smernice 2006/22/ES sa stanovuje pomer pracovných dní, ktoré sa majú kontrolovať na cestách a v priestoroch podnikov, konkrétne 30 % na cestách a 50 % v priestoroch podnikov. Treba zdôrazniť, že výpočet tohto podielu vychádza z počtu kontrol, ktoré orgány presadzovania práva skutočne vykonali, a nie z minimálneho počtu pracovných dní, ktoré sa majú skontrolovať. Pri pohľade na členské štáty, ktoré splnili prahovú hodnotu, len šesť členských štátov má požadovaný vyvážený podiel medzi kontrolami na cestách a

[12] Tento údaj sa za každý členský štát odvodí z počtu pracovných dní za dva roky a počtu zaevidovaných vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie, počas uvedeného obdobia.

[13] Pojem „pracovné dni“ sa používa ako synonymum pojmu „odpracované dni“ vodičom v príslušných právnych predpisoch: nariadenie (ES) č. 561/2006, smernica 2006/22/ES a rozhodnutie (EÚ) 2017/1013;

[14] Nemecko, Rumunsko a Francúzsko. Upozorňujeme, že vo vnútroštátnej správe Nemecka chýbajú údaje z troch spolkových krajín.

[15] Holandsko má zavedený systém „monitorovania založeného na dôvere“, ktorý nepriamo zahŕňa viac pracovných dní odpracovaných vodičmi a nepriamo by im umožnil splniť minimálnu prahovú hodnotu.

kontrolami v priestoroch podnikov. **V priemere sa 74 % kontrol pracovných dní vykonalo na cestách, zatiaľ čo 26 % predstavovali kontroly v priestoroch podnikov. To predstavuje mierny nárast kontrol v priestoroch podnikoch v porovnaní s minulým rokom, kde to bolo 23 %.** Ako už bolo zdôraznené v poslednej správe, Írsko so svojimi 7 % kontrol nedosiahlo prah kontrol pre cestnú dopravu vo výške 30 %. Viac podrobností o podiele cestných kontrol a kontrol v priestoroch podnikov v jednotlivých štátoch je uvedených na obrázku 2.

1.1 Cestné kontroly

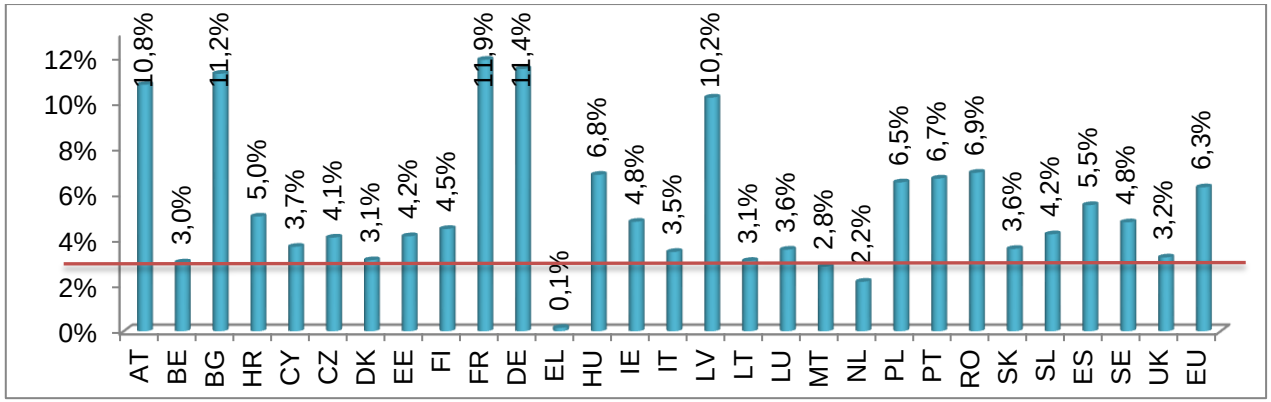
V rámci celej EÚ sa pri cestnej kontrole skontrolovalo celkovo 8 162 703 vozidiel[16] a 5 846 011 vodičov. Veľký nesúlad medzi týmito dvoma číslami možno vysvetliť neúplnými údajmi predloženými Nemeckom a Fínskom[17], ktoré zahŕňajú len časť celkového počtu vodičov skontrolovaných pri cestnej kontrole.

V porovnaní s poslednou správou za roky 2013 - 2014 sa počet skontrolovaných vozidiel zvýšil o 24 %. V porovnaní s posledným vykazovaným obdobím[18] je to najmä v dôsledku výrazného zvýšenia skontrolovaných vozidiel, ktoré vykázalo Nemecko a Fínsko. Počet skontrolovaných vodičov v porovnaní s rokmi 2013 – 2014 klesol o 22 %. Možno to však vysvetliť najmä výrazným znížením počtu vodičov, ktoré vykázalo Nemecko v rokoch 2013 – 2014 a 2015 – 2016, ako aj kumulatívnym účinkom menšieho poklesu v niekoľkých ďalších členských štátoch[19].

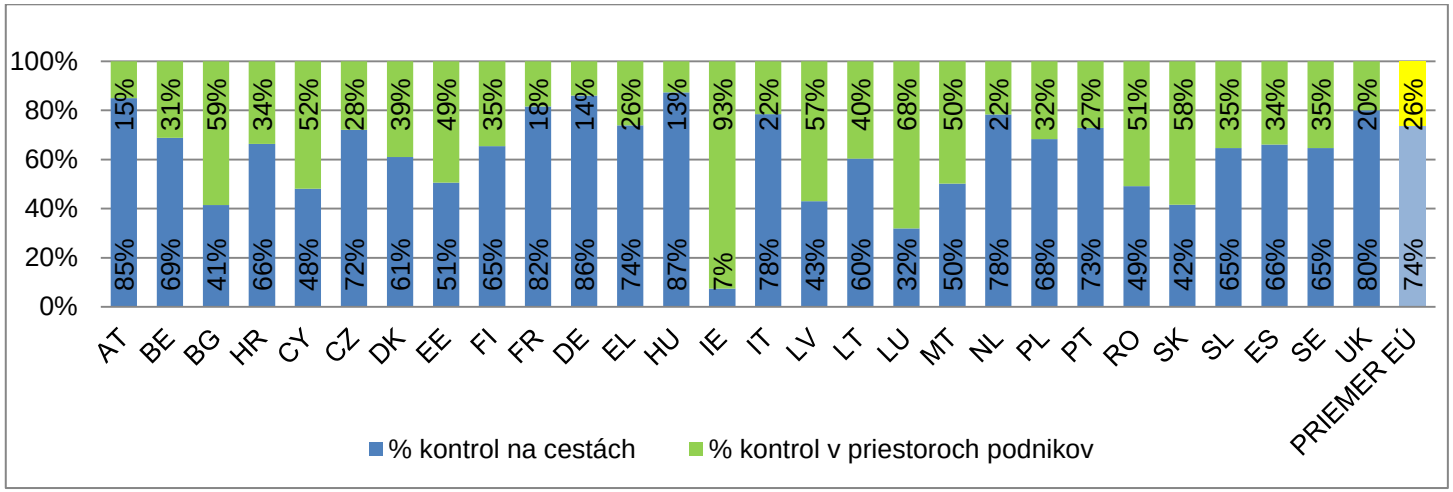
Podľa krajiny evidencie vozidla 63 % vozidiel skontrolovaných v EÚ boli vnútroštátne vozidlá, 32 % pochádzalo z ostatných členských štátov EÚ a 6 % vozidiel bolo zaevidovaných v krajinách, ktoré nie sú členmi EÚ[20]. Vo všeobecnosti platí, že väčšina vozidiel skontrolovaných na cestách (91 % z celkového počtu) prepravovala tovar, a len 9 % prepravovalo cestujúcich. Podrobnejšie informácie sú k dispozícii v sprievodnom dokumente podľa hlavy 4[22].

V rokoch 2015 – 2016 bolo 72 % skontrolovaných vozidiel na cestách vybavených digitálnym tachografom. Preto neexistujú žiadne dôvody na zvýšenie prahovej hodnoty pre kontroly z 3 % na 4 % vzhľadom na to, že by to bolo možné uskutočniť len vtedy, ak by digitálnymi tachografmi21 bolo vybavených 90 % skontrolovaných vozidiel.

[16] Tento počet neobsahuje údaje z Dánska.
[17] Počet skontrolovaných vozidiel zahŕňa údaje získané políciou a colnými orgánmi, zatiaľ čo počet vodičov skontrolovaných na cestách nezahŕňa vodičov skontrolovaných políciou. Počet vodičov, ktorých polícia skontrolovala, sa preto v týchto číslach nezohľadňuje.
[18] To znamená, že Fínsko skontrolovalo o 1 081 586 vozidiel viac a Nemecko o 1 312 597 vozidiel viac.
[19] Bulharsko, Česká republika, Francúzsko, Fínsko, Poľsko, Rumunsko a Španielsko.
[20] Údaje poskytnuté Nemeckom a Fínskom neboli zahrnuté do týchto výpočtov, keďže neboli úplné.
[21] Článok 2 ods. 3 smernice 2006/22/ES.



Obrázok 1: Percentuálny podiel skontrolovaných pracovných dní za každý členský štát[22]



Obrázok 2: Podiel kontrol na cestách a kontrol v priestoroch podnikov na základe skontrolovaných pracovných dní na členský štát

[22] Údaje z Fínska nezahŕňajú dni, ktoré sa považujú za týždenný odpočinok vodičov, skutočný počet kontrolovaných pracovných dní je teda oveľa vyšší.

1.2 Kontroly v priestoroch podnikov

Celkovo bolo v rokoch 2015 – 2016 skontrolovaných 146 967 dopravných podnikov, čo je v porovnaní s rokmi 2013 – 2014[23] podobný počet. Počas týchto kontrol v priestoroch podnikov sa skontrolovalo približne 34,8 milióna pracovných dní, čo v porovnaní s predchádzajúcou správou predstavuje mierny nárast o 1 %. Členské štáty celkovo v rokoch 2015 – 2016 skontrolovali približne 663 000 vodičov, čo je v porovnaní s rokmi 2013 – 2014 o 12 % menej skontrolovaných vodičov.

2. Porušenia predpisov

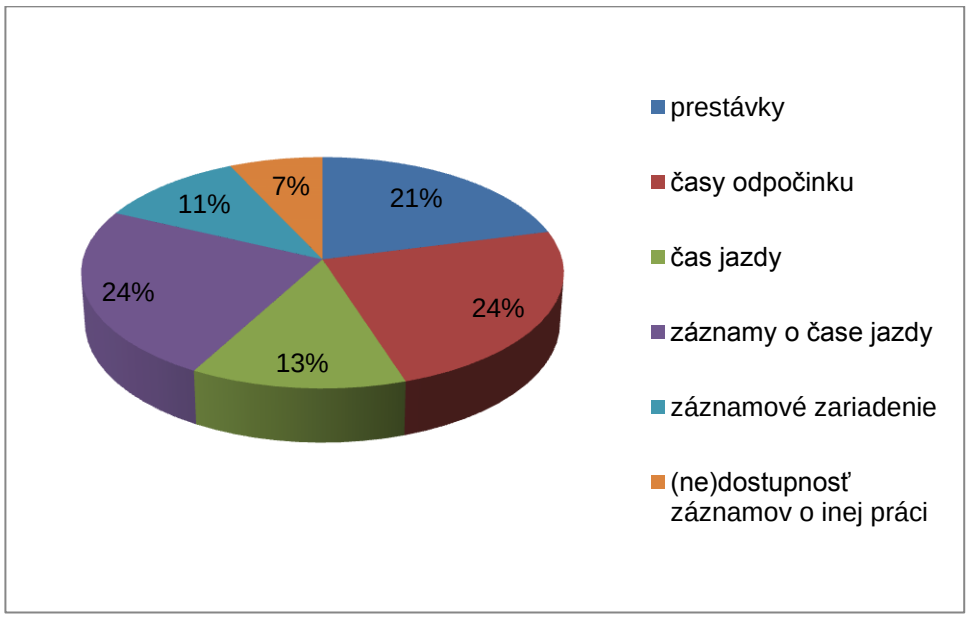
Takmer všetky členské štáty[24] poskytli údaje o zistených porušeniach predpisov, ale nie všetky[25] poskytli údaje o typoch porušení. **Celkový počet vykázaných porušení predpisov bol približne 3,46 milióna, čo v porovnaní s poslednou správou (3,3 milióna) predstavuje nárast o 6 %.** Mierny nárast možno vysvetliť tým, že Lotyšsko po prvý raz poskytlo informácie o počte porušení predpisov[26], čo by v porovnaní s poslednou správou rozdiel takmer vykompenzovalo. Zatiaľ čo počet porušení predpisov zistený v priestoroch podnikov vzrástol o 19 %, počet porušení predpisov zistený pri cestných kontrolách klesol o 3 %. Podiel porušení predpisov pri cestných kontrolách sa v porovnaní s predchádzajúcou správou znížil zo 63 % na 58 % celkových zistených porušení predpisov.

Podiel typov porušení predpisov zostal podobný s niektorými malými zmenami. Obrázok 3 znázorňuje podiel porušení zistených v rokoch 2015 – 2016 podľa typu ustanovenia, ktoré sa porušilo. V porovnaní s predchádzajúcou správou sa porušenia predpisov týkajúce sa prestávok a času jazdy znížili z 23 % na 21 % a zo 16 % na 13 %, zatiaľ čo porušenia predpisov súvisiace so záznamami o čase jazdy sa zvýšili zo 17 % na 24 %. Zo všetkých porušení predpisov zistených v celej EÚ pri cestných kontrolách aj pri kontrolách v priestoroch podnikov **predstavujú porušenia predpisov týkajúce sa časov odpočinku 24 %** (25 % v poslednej správe), **záznamového zariadenia[27] 11 %** (10 % v poslednej správe) **a (ne)dostupnosti záznamov o inej práci 7 %** (8 % v poslednej správe).

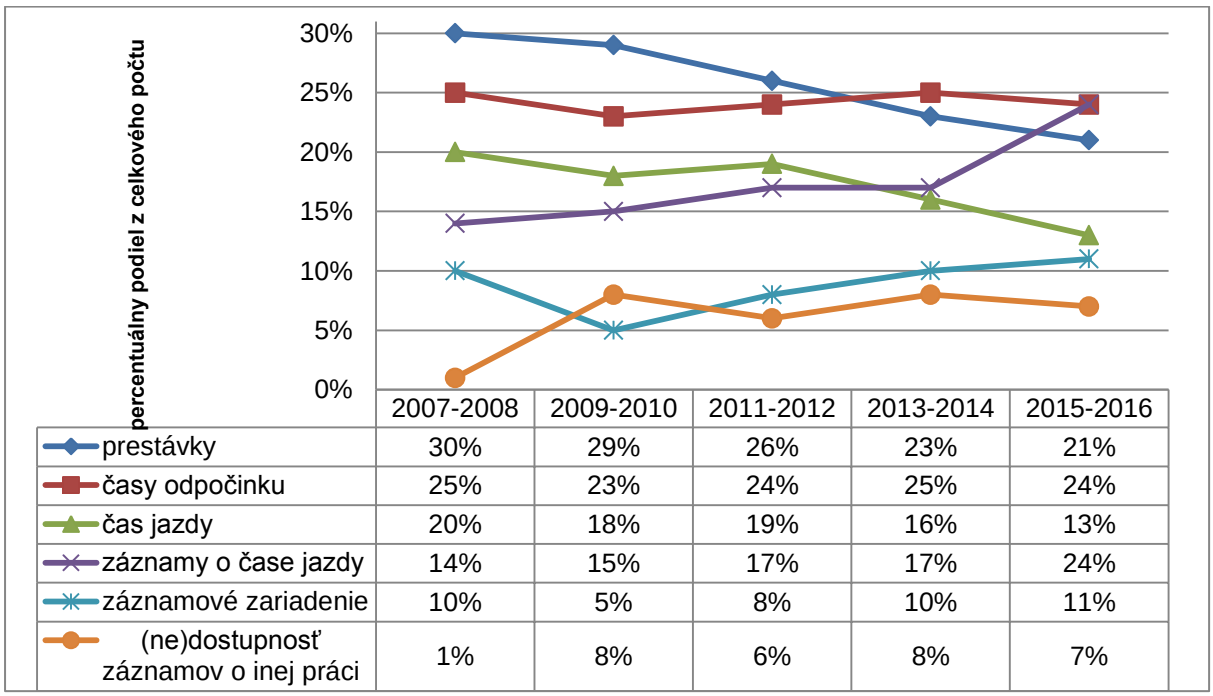
Pri pohľade na vývoj od roku 2007, ktorý je znázornený na obrázku 4, sa zdá, že počet porušení zistený v prípade prestávok a času jazdy sa postupne znižuje. Namiesto toho neustále narastá počet zistených porušení predpisov týkajúcich sa záznamov o čase jazdy, ktorý sa zvýšil zo 14 % na 24 %, zatiaľ čo počet porušení predpisov o čase odpočinku zostáva v priebehu rokov vysoký.

[23] Skontrolovaných bolo 147 606 dopravných podnikov.
[24] S výnimkou Dánska, ktoré údaje o porušení predpisov pri cestných kontrolách neposkytlo.
[25] Dánsko a Fínsko neposkytli údaje o porušení predpisov pri cestných kontrolách a Lotyšsko neposkytlo údaje týkajúce sa porušenia predpisov pri kontrolách v priestoroch podnikov.
[26] Lotyšské orgány vysvetlili, že v minulosti poslali informácie o počte podnikov, v ktorých sa zistilo porušenie predpisov.
[27] Porušenia predpisov v prípade záznamového zariadenia sa týkajú nesprávneho fungovania a nesprávneho použitia záznamového zariadenia alebo manipulácie s ním.

Priemerná miera porušenia predpisov, ktorá sa vypočíta na základe 100 pracovných dní skontrolovaných v priestoroch podnikov a pri cestných kontrolách, sa zvýšila z 2,17 v rokoch 2013 – 2014 na 2,6. **Miera zistenia v priestoroch podnikov zostáva dvakrát vyššia ako miera zistenia pri cestných kontrolách, čo dokazuje, že kontroly v priestoroch podnikov sú oveľa efektívnejšie než cestné kontroly vykonávané ad hoc.**



Obrázok 3: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov v rokoch 2015 – 2016



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
prestávky	30%	29%	26%	23%	21%
časy odpočinku	25%	23%	24%	25%	24%
čas jazdy	20%	18%	19%	16%	13%
záznamy o čase jazdy	14%	15%	17%	17%	24%
záznamové zariadenie	10%	5%	8%	10%	11%
(ne)dostupnosť záznamov o inej práci	1%	8%	6%	8%	7%

Obrázok 4: Kategórie porušení predpisov na cestách a v priestoroch podnikov za posledných 10 rokov

2.1 Porušenia predpisov zistené pri cestných kontrolách

V rokoch 2015 – 2016 bolo pri cestných kontrolách zistených približne 2 milióny porušení predpisov, čo v porovnaní s posledným vykazovaným obdobím predstavuje pokles o približne 3 %. Priemer porušení predpisov zistených pri cestných kontrolách v EÚ je 2,17 za 100 skontrolovaných pracovných dní, čo je v porovnaní s priemerom 1,77 z poslednej správy mierny nárast. V priemere 58 % zistených porušení predpisov bolo zo strany domácich vodičov.

2.2 Porušenia predpisov zistené pri kontrolách v priestoroch podnikov

Porušenia predpisov zistené v priestoroch podnikov predstavovali približne 1,48 milióna, čo v porovnaní s poslednou správou predstavuje nárast o 21 %. Priemerná miera porušenia predpisov na 100 skontrolovaných pracovných dní je 4,19, ktorá sa oproti minulému priemeru 3,54 z rokov 2013 – 2014 zvýšila o 18 %. Toto zvýšenie bolo možné čiastočne vysvetliť vysokou mierou porušenia predpisov, ktorú po prvýkrát oznámilo Lotyšsko[28]. Miera porušenia predpisov zaznamenala v minulosti klesajúcu tendenciu z 8,65 v rokoch 2009 – 2010 na 5,29 v rokoch 2011 – 2012.

Priemerná miera porušení predpisov zistená v priestoroch jednotlivých podnikov sa takmer strojnásobila (z 12,77 na 36,57). Možno to vysvetliť najmä tým, že ide o prvé vykazovacie obdobie, v ktorom Komisia dostala tieto informácie od všetkých členských štátov[29].

2.3. Počet úradníkov presadzovania práva a zariadení na analýzu tachografov

V rokoch 2015 – 2016 bolo do kontrol v rámci EÚ zapojených 61 503 kontrolných úradníkov. Tento počet sa v porovnaní s rokmi 2013 – 2014 nezmenil.

Počas vykazovaného obdobia 2015 – 2016 bolo v EÚ na analýzu digitálneho tachografu vyškolených 23 725 kontrolných úradníkov. Tento počet sa v porovnaní s rokmi 2013 – 2014 znížil o 5,7 %. Klesajúci trend sa zaznamenal aj v prípade počtu jednotiek zariadení poskytnutých kontrolným úradníkom na analýzu tachografu, keďže sa v porovnaní s údajom z predchádzajúcej správy znížil o 5,5 %, a vzhľadom na to, že pokles medzi rokmi 2013 – 2014 a 2011 – 2012 predstavoval 8 %.

4. Spolupráca medzi členskými štátmi

Podľa článku 5 smernice 2006/22/ES sú členské štáty povinné vykonať najmenej šesť zosúladených cestných kontrol za rok v spolupráci s minimálne jedným ďalším členským štátom. Štyri členské štáty[30] neposkytli informácie o počte zosúladených kontrol. Z členských

[28] Lotyšsko vysvetlilo, že v údajoch uvedených v posledných správach sa uvádza počet podnikov, v ktorých sa zistilo porušenie predpisov, a nie počet zistených porušení predpisov.
[29] V poslednej správe neposkytli informácie štyri členské štáty.
[30] Chorvátsko, Cyprus, Fínsko, Grécko.

štátov, ktoré informácie poskytli, splnilo požadovaný počet zosúladených kontrol za rok 15 členských štátov[31].

Vykázané údaje o spoločných činnostiach presadzovania právnych predpisov sú veľmi podobné údajom zo správy za roky 2013 – 2014. Spolupráca medzi členskými štátmi sa týka prevažne susedných členských štátov. A tak ako v prípade posledného vykazovaného obdobia, len polovica členských štátov uviedla, že spolupráca sa realizuje v rámci organizácie Euro Contrôle Route (ECR). Niekoľko členských štátov uviedlo, že pri výmene informácií o najlepších postupoch presadzovania, nových technológiách a výmene údajov sa ECR ukázalo ako užitočné. Niektoré členské štáty spomenuli aj svoju aktívnu účasť na podujatiach na výmenu skúseností, ako sú workshopy, prednášky a dvojstranné cestné kontroly.

Spolupráca medzi členskými štátmi založená na zosúladených kontrolách, spoločných iniciatívach odbornej prípravy alebo na výmene skúseností a informácií zohráva kľúčovú úlohu pri dosahovaní cieľov sociálnych právnych predpisov v odvetví cestnej dopravy, t. j. zlepšenia rovnakých podmienok pre všetkých, bezpečnosti na cestách a harmonizácie pracovných podmienok. Európska komisia preto predložila legislatívny návrh ako súčasť prvého balíka mobility prijatého v máji 2017 s cieľom podporiť a posilniť spoluprácu a vzájomnú pomoc medzi členskými štátmi a zabezpečiť účinnejšie a konzistentnejšie presadzovanie platných pravidiel[32]. Komisia okrem toho v roku 2018 prijala návrh na vytvorenie európskeho orgánu práce (ELA), ktorého všeobecným cieľom je zabezpečiť spravodlivú pracovnú mobilitu na vnútornom trhu[33]. Jedna z hlavných úloh ELA by spočívala v podpore spolupráce medzi členskými štátmi pri cezhraničnom presadzovaní práva a pri uľahčovaní spoločných inšpekcií, a to aj v oblasti sociálnych predpisov EÚ v odvetví cestnej dopravy. V praxi by tento orgán poskytoval vnútroštátnym orgánom operačnú a technickú podporu na výmenu informácií a rozvíjanie postupov každodennej spolupráce. Jeho cieľom by bolo aj to, aby členským štátom uľahčil vykonávanie spoločných inšpekcií.

III. Analýza údajov o vykonávaní smernice o pracovnom čase v cestnej doprave (smernica 2002/15/ES)

1. Úvod

Táto kapitola sa zaoberá vykonávaním smernice 2002/15/ES (nazývanej aj „smernica o pracovnom čase v cestnej doprave“) v členských štátoch v rokoch 2015 – 2016. Podľa článku 13 tejto smernice sú členské štáty povinné predkladať každé dva roky Komisii správu o vykonávaní smernice, v ktorej uvedú aj stanoviská zamestnancov a zamestnávateľov na vnútroštátnej úrovni.

2. Rozsah pôsobnosti smernice 2002/15/ES

[31] Česká republika, Francúzsko, Holandsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Španielsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko.
[32] COM(2017) 278 final.
[33] COM(2018) 131 final.

V smernici sa stanovujú pravidlá, ktorými sa okrem iného upravujú primerané prestávky počas pracovného času, maximálny pracovný týždeň a nočná práca. Jej ustanoveniami sa dopĺňajú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a časov odpočinku stanovených v nariadení (ES) č. 561/2006.

Keďže táto smernica obsahuje určité ustanovenia týkajúce sa pracovného času, ktoré sú špecifické pre odvetvie cestnej dopravy, považuje sa za *lex specialis* vo vzťahu k všeobecnej smernici 2003/88/ES [34] o pracovnom čase, ktorou sa stanovujú základné požiadavky na organizáciu pracovného času pre pracovníkov vo všetkých odvetviach. Článok 31 Charty základných práv Európskej únie okrem toho obsahuje ustanovenia týkajúce sa pracovného času a pracovných podmienok, ktoré sa pri vykonávaní právnych predpisov EÚ musia dodržiavať. Na mobilných pracovníkov v cestnej doprave sa vzťahuje aj niekoľko ustanovení všeobecnej smernice o pracovnom čase, ktoré sa týkajú základnej ochrany pracovníkov, vrátane pravidiel týkajúcich sa ročnej dovolenky a bezplatnej zdravotnej prehliadky pre pracovníkov pracujúcich v noci.

3. Predkladanie správ jednotlivých štátov a ich kvalita

Pokiaľ ide o predchádzajúce vykazované obdobie, členským štátom bol zaslaný spoločný formulár na podávanie správ, ktorý vypracovala Komisia[35] s cieľom uľahčiť vykazovanie a znížiť administratívnu záťaž. Pokiaľ ide o vykonávanie smernice 2002/15/ES, päť členských štátov[36] nepredložilo žiadne informácie. Kvalita informácií, ktoré predložili iné členské štáty, sa značne líši a veľa členských štátov poskytlo obmedzené a neúplné informácie[37]. Niektoré členské štáty vysvetlili, že medzi týmito dvoma vykazovanými obdobiami nedošlo k žiadnym zmenám. Napriek tomu v správach, ktoré predložil značný počet členských štátov, chýbajú aktuálne štatistické údaje o kontrolách a porušeniach. Najúplnejšie správy zvyčajne obsahujú informácie o inštitucionálnej organizácii, výzvach pri vykonávaní a niektoré kvantitatívne údaje. V dôsledku značného množstva neúplných predložených údajov však nemožno výsledky tejto analýzy považovať za reprezentatívne pre celú Európsku úniu. V prípade ďalšieho vykazovaného obdobia sa od členských štátov očakáva, že vynaložia väčšie úsilie, pokiaľ ide o informácie o vykonávaní smernice 2002/15/ES, čo by malo umožniť komplexnejšie posúdenie. Komisia môže rozhodnúť o tom, že voči členským štátom prijme právne kroky za nesplnenie požiadavky predkladať informácie uvedené v rozhodnutí Komisie, ktorým sa stanovuje formát na podávanie správ[38].

4. Aspekty vykonávania v členských štátoch

[34] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/88/ES zo 4. novembra 2003 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času (Ú. v. EÚ L 299, 18.11.2003, s. 9).

[35] Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1013 z 30. marca 2017 o vyhotovení štandardného tlačiva na podávanie správ uvedeného v článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006: Ú. v. EÚ L 153, 16.6.2017, s. 28.

[36] Belgicko, Grécko, Chorvátsko, Lotyšsko a Španielsko

[37] Bulharsko, Dánsko, Holandsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Portugalsko, Rumunsko, Spojené kráľovstvo a Taliansko.

[38] COM(2017) 1927 final.

Ani jeden z členských štátov, ktorý predložil správu, neuviedol v rokoch 2015 – 2016 žiadnu zmenu v právnych predpisoch, ktorými sa vykonáva smernica 2002/15/ES. Celkovo sa vo väčšine členských štátov posledné zmeny vnútroštátnych právnych predpisov týkali zahrnutia samostatne zárobkovo činných vodičov do rozsahu pôsobnosti ich vnútroštátnych právnych predpisov o pracovnom čase v odvetví cestnej dopravy a tieto zmeny boli oznámené už v správe za roky 2013 – 2014.

Nebolo možné určiť žiadny trend v súvislosti s otázkami vykonávania smernice 2002/15/ES. Tie sa týkajú skôr vnútroštátnych súvislostí a špecifických problémov, ktoré sa v niektorých členských štátoch objavujú. Napríklad Taliansko vo svojej správe uvádza problémy týkajúce sa potreby objasnenia niektorých vymedzení pojmov stanovených v smernici. Konkrétne „času venovanému všetkým dopravným činnostiam“ a „času, počas ktorého mobilný pracovník nemôže voľne disponovať so svojim časom“. V Českej republike spôsobil nový rozvrh pracovného času, podľa ktorého jeden zamestnanec (vodič) pracuje pre dvoch zamestnávateľov (dopravné podniky), ťažkosti pri vykonávaní smernice. V správach sa naozaj uvádzalo, že tieto praktiky je zložité dokázať, keďže len dopravný podnik, na ktorý sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006, je povinný požadovať kópiu záznamu o pracovnom čase od iného zamestnávateľa.

Pokiaľ ide o monitorovanie vykonávania smernice, niekoľko členských štátov[39] zdôraznilo, že je dôležité, aby odvetvie poskytovalo poradenstvo a usmernenia, pokiaľ ide o dodržiavanie komplexných predpisov v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy. Litva napríklad uviedla, že pre zamestnávateľov vydávajú usmernenia týkajúce sa požiadaviek a pokynov. Podobne aj írske orgány využívajú postupný prístup vrátane kombinácie poradenstva a usmernení a používania formálnych pokynov pred začatím trestného stíhania. Vo Švédsku sa orgány v priebehu inšpekcií usilujú nadviazať dialóg so zamestnávateľom alebo samostatne zárobkovo činnou osobou s cieľom zabezpečiť, aby porozumeli pravidlám a prijali potrebné opatrenia na ich dodržiavanie. Tento prístup ocenilo aj Slovensko, ktoré v správe uviedlo, že situácia v prípade odbornej prípravy a znalosti právnych predpisov medzi vodičmi a zamestnávateľmi sa v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi zlepšila.

A napokon, pokiaľ ide o súdny výklad zo strany vnútroštátnych súdov, žiadny z členských štátov neoznámil v rokoch 2015 – 2016 žiadne významné vnútroštátne súdne rozhodnutia, ktorými by sa vykladala smernica 2002/15/ES.

4.1.Porušenia predpisov týkajúcich sa pracovného času

Niektoré členské štáty[40] informovali o možnosti nariadiť v rámci prvého stupňa, keď sa porušenie zistilo, jeho nápravu v rámci vymedzeného obdobia. V prípadoch, v ktorých sa nedostatky neriešili, začnú orgány presadzovania práva uplatňovať príslušné sankcie. To znamená začatie správneho konania proti Rakúsku a Slovensku a/alebo uloženie pokuty Estónsku a Fínsku.

[39] Írsko, Litva, Slovensko a Švédsko.
[40] Estónsko, Fínsko, Rakúsko, Slovensko.

Iba osem členských štátov[41] poskytlo kvantitatívne údaje o zistených porušeniach predpisov, čo je dokonca menej ako za posledné vykazované obdobie, keď tieto informácie poskytlo desať členských štátov. Nedostatočný počet príspevkov neumožňuje na úrovni EÚ vyvodiť žiadne relevantné závery. Všetky členské štáty sa preto vyzývajú, aby tieto údaje zahrnuli do svojich budúcich správ.

5. Pripomienky zainteresovaných strán k vykonávaniu smernice 2002/15/ES

Len desať členských štátov jasne uviedlo, že v rámci tohto podávania správ prebehli konzultácie so zainteresovanými stranami[42]. Tento počet sa v porovnaní s predchádzajúcou správou nezmenil, ale v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi je stále nízky[43]. Vo všetkých členských štátoch táto konzultácia spočívala v získavaní názorov zástupcov zamestnávateľov a odborových zväzov. V šiestich z desiatich členských štátov prebehli konzultácie so sociálnymi partnermi, ich stanoviská však neviedli k vzniku osobitnej časti správy[44]. Skôr boli zapracované v celom dokumente alebo v niekoľkých prípadoch sa v správe uvádzalo len to, že sociálni partneri nemali žiadne pripomienky. Preto nie je možné podrobnejšie analyzovať názory sociálnych partnerov, keďže ich odpovede nepredstavujú reprezentatívnu vzorku[45]. Komisia by chcela členským štátom pripomenúť, že v článku 13 ods. 1 smernice 2002/15/ES sa od nich vyžaduje, aby do tejto správy zahrnuli stanoviská sociálnych partnerov.

IV. Závery

V rokoch 2015 – 2016 všetky členské štáty okrem troch [46] splnili minimálny počet pracovných dní, ktoré sa majú kontrolovať. Najväčší podiel skontrolovaných pracovných dní sa stále vykonáva počas cestných kontrol a napriek tomu, že podiel kontrol v priestoroch podnikov rastie, len šesť z 28 členských štátov dosiahlo požadovaný podiel minimálne 50 % kontrol v priestoroch podnikov a najmenej 30 % pri cestných kontrolách.

Údaje predložené členskými štátmi za toto vykazované obdobie potvrdzujú trend nepretržitého poklesu počtu skontrolovaných pracovných dní. V rokoch 2015 – 2016 to možno vysvetliť najmä výrazným znížením počtu skontrolovaných pracovných dní vo Francúzsku, Nemecku a Rumunsku. To tiež viedlo k miernemu poklesu priemeru skontrolovaných pracovných dní na úrovni EÚ.

Hoci počet skontrolovaných pracovných dní prudko klesol, počet zistených porušení predpisov mierne narástol. Tento nárast je spôsobený hlavne väčším počtom porušení

[41] Cyprus, Česká republika, Fínsko, Francúzsko, Írsko, Luxembursko, Poľsko a Rakúsko.
[42] Cyprus, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Írsko, Litva, Poľsko, Slovensko, Slovinsko a Taliansko.
[43] Za posledné vykazované obdobie konzultovalo so zainteresovanými stranami desať členských štátov a za vykazované roky 2011 – 2012 šestnásť členských štátov.
[44] Cyprus, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Litva, Poľsko.
[45] Írsko, Slovensko, Slovinsko a Taliansko.
[46] Grécko, Holandsko a Malta.

predpisov zistených v jednom členskom štáte[47], ale mohlo by to tiež znamenať, že kontroly boli vo všeobecnosti účinnejšie. Na rozdiel od cestných kontrol sa miera zistenia porušení predpisov v priestoroch podnikov zvýšila a je dvakrát vyššia ako pri cestných kontrolách. Miera zistenia porušení predpisov na každý kontrolovaný dopravný podnik sa strojnásobila. Môže ísť o kombinovaný účinok účinnejšieho presadzovania predpisov a väčšieho počtu spáchaných porušení predpisov.

Miera zistenia porušenia predpisov sa v rámci EÚ výrazne líši a len malá skupina členských štátov[48] vykázala viac ako dve tretiny porušení predpisov zistených v EÚ. Treba zdôrazniť, že niektoré členské štáty, ktoré majú veľmi nízku mieru porušenia predpisov, patria medzi prvých sedem členských štátov s najvyšším percentuálnym podielom skontrolovaných pracovných dní.

Podiely rôznych typov porušení sú aj naďalej podobné ako v poslednom vykazovanom období. Existujú však dva trendy vývoja, ktoré je potrebné uviesť: počet porušení predpisov zistených pri manipulácii s tachografom sa v porovnaní s inými druhmi porušení predpisov zistenými pri cestných kontrolách zvýšil a kontroly v priestoroch podnikov ukazujú, že došlo k významnému nárastu počtu porušení predpisov súvisiacich so záznamami o čase jazdy, ktoré sú buď neúplné alebo nesprávne. To môže naznačovať, že podniky a/alebo vodiči majú ťažkosti s náležitým skladovaním príslušných údajov. Orgány presadzovania práva tiež uviedli, že výrazne nižšie pokuty za chýbajúce časové záznamy v porovnaní s pokutami za nadmerné časy jazdy alebo nedostatočné časy odpočinku by mohli vodičov a prevádzkovateľov nabádať k skrývaniu záznamov, ktoré by mohli odhaliť porušenia vedúce k vyšším sankciám. Nadobudnutie účinnosti nariadenia Komisie (EÚ) 2016/403 k 1. januáru 2017 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie49, môže tento vývoj spomaliť, keďže chýbajúce záznamy o čase jazdy sa považujú za veľmi závažné porušenie, a preto by mali viesť k pokutám, ktoré sú úmerné úrovni závažnosti.

Z nárastu počtu zistených porušení predpisov týkajúcich sa zneužívania a manipulácie s tachografom tiež vyplýva, že je potrebné čo najskôr zaviesť záznamové zariadenie, ktoré bude odolnejšie proti neoprávnenej manipulácii, konkrétne inteligentný tachograf, ktorý bude v nových vozidlách povinný od 15. júna 2019. Inteligentný tachograf bude mať nový súbor komunikačných spôsobilostí, ktoré sú pokročilejšie ako súčasný digitálny tachograf, ako napríklad satelitnú geolokalizáciu alebo komunikáciu s krátkym dosahom na prenos informácií orgánom presadzovania práva.

[47] Lotyšsko.
[48] Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Lotyšsko a Taliansko.
[49] Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/403 z 18. marca 2016, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (Ú. v. EÚ L 74, 19.3.2016, s. 8).

Pokiaľ ide o zosúladené kontroly, 15 členských štátov [50] splnilo požiadavku šiestich zosúladených spoločných kontrol ročne, čo je podobný počet ako z poslednej správy. Členské štáty vo všeobecnosti zdôraznili, že zosúladené kontroly boli cenným prostriedkom ako zdieľať, udržiavať a zlepšovať odborné znalosti a poznatky. Komisia preto vyzýva členské štáty, aby ďalej zvyšovali svoje úsilie pri zlepšovaní medzinárodnej spolupráce. Návrh Komisie predložený v rámci balíka opatrení v oblasti mobility I predpokladá posilnenie administratívnej spolupráce medzi členskými štátmi, čo by malo viesť aj k lepšej výmene najlepších postupov a odborných znalostí v oblasti presadzovania. Zahŕňa návrh na štruktúrovanejšiu a pravidelnú výmenu údajov a informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania práva, pokiaľ ide o postupy presadzovania práva a overovanie dodržiavania predpisov zo strany prevádzkovateľov pôsobiacich v oblasti cezhraničných operácií. Medzi úlohy novo navrhovaného európskeho orgánu práce, ktorý by mal pomôcť koordinovať úsilie členských štátov v tejto oblasti, patrí aj spolupráca medzi orgánmi presadzovania práva a spoločné inšpekcie.

Čo sa týka vykonávania smernice 2002/15/ES o pracovnom čase v odvetví cestnej dopravy, neúplnosť prijatých národných správ neumožnila vykonať hĺbkovú analýzu. Komisia by chcela zdôrazniť význam tohto podávania správ a možnosť podať proti členským štátom žalobu za nesplnenie povinnosti predložiť informácie uvedené v rozhodnutí Komisie, ktorým sa stanovuje formát na podávanie správ[51]. Členské štáty vo všeobecnosti neoznámili žiadne zmeny týkajúce sa zmien svojich právnych predpisov o pracovnom čase v cestnej doprave, ani žiadne súdne rozhodnutia súvisiace s touto oblasťou. Niektoré členské štáty zdôraznili význam poskytovania usmernení zamestnávateľom a samostatne zárobkovo činným vodičom počas inšpekcií s cieľom dosiahnuť lepšie dodržiavanie predpisov. Len niekoľko členských štátov poskytlo v rámci tejto správy stanoviská sociálnych partnerov a len veľmi malý počet členských štátov poskytol kvantitatívne údaje o kontrolách a o porušeniach predpisov súvisiacich s pracovným časom v odvetví cestnej dopravy. Preto nebolo možné vyvodiť na úrovni EÚ všeobecné závery o týchto aspektoch za roky 2015 – 2016.

[50] Česká republika, Francúzsko, Holandsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Španielsko, Spojené kráľovstvo a Švédsko.
[51] COM(2017) 1927 final.